

# La Commission de transport Ontario Northland



Rapport annuel 2006 – 2007

## Rapport annuel 2006 – 2007

### **Ontario Northland**

La Commission de transport Ontario Northland  
555 Oak Street East  
North Bay, Ontario  
P1B 8L3

1.705.472.4500 ou 1.800.363.7512  
info@ontc.on.ca  
www.OntarioNorthland.ca

#### Remarque d'intérêt particulier :

Ce rapport englobe l'année d'exercice 2006-2007, ainsi que la période de douze mois débutant le 1<sup>er</sup> avril 2006 et se terminant le 31 mars 2007.

Étant donné les modifications apportées à notre fin d'année d'exercice et pour que celle-ci soit conforme à celle de la Province de l'Ontario, le rapport annuel d'Ontario Northland pour l'année d'exercice 2005-2006 s'étend sur une période de quinze mois, soit du 1<sup>er</sup> janvier 2005 au 31 mars 2006.

## Table des matières

Aperçu de l'entreprise .....	1
Message du président du Conseil d'administration .....	3
Gouvernance de l'entreprise .....	5
Les Services généraux .....	6
Ontera (les Services de télécommunications) .....	8
Les Services voyageurs .....	11
Les Services ferroviaires .....	15
Les Services de la remise à neuf .....	19
Résumé de la situation financière .....	22
Les états financiers .....	23
Responsabilité de la direction .....	23
Rapport du vérificateur .....	24
Les états financiers consolidé .....	25
Sommaire des principales conventions comptables .....	32

Fondée en 1902, Ontario Northland, une entreprise opérationnelle de la province de l'Ontario, est un chef de file renommé de la promotion d'une croissance économique durable dans le Nord grâce à la création et l'exploitation de liens de transport et de télécommunications dans tout le Nord de l'Ontario.

Située à North Bay et exploitée principalement dans le nord-est de l'Ontario, Ontario Northland offre les services de nature non commerciale suivants, lesquels sont mandatés par la province :

- le train Little Bear, un train de transport des marchandises et des voyageurs entre Moosonee et Cochrane avec escales à Iroquois Falls, South Porcupine et Timmins;
- le chaland de Moosonee, offrant le transport des marchandises entre Moosonee et l'île de Moose Factory;
- le Northlander (services ferroviaires voyageurs entre Cochrane et Toronto avec correspondance à Driftwood, Hearst, Iroquois Falls, Kapuskasing, South Porcupine et Timmins); et
- le Polar Bear Express, un train d'excursion estivale entre Cochrane et Moosonee.

**Les services de nature commerciale offerts comprennent ce qui suit :**

- l'immobilier de l'entreprise;
- le Dream Catcher Express, un train d'excursion automnale voyageant entre North Bay et Temagami;
- les services de télécommunications Ontera;
- les services de remise à neuf des voitures de train;
- les services de transport de marchandises; et
- les services réguliers et nolisés d'autocar interurbains et de messageries par autocar.

L'entreprise est fière d'employer plus de 1 000 personnes, lesquelles vivent et travaillent dans le Nord de l'Ontario et le nord-est du Québec.





Pendant que ses efforts pour atteindre la viabilité sur le plan financier avançaient à grands pas, Ontario Northland continuait de fournir son apport considérable à la structure sociale et économique du Nord de l'Ontario en 2006-2007.

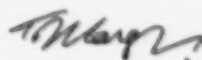
Jumelés au soutien et à l'engagement continus du gouvernement de l'Ontario, les compétences et le dévouement du personnel d'Ontario Northland ont donné lieu à plusieurs réussites au cours de l'an dernier, notamment :

- l'approvisionnement en solutions de transport en autocar ou en train de voyageurs à plus de 345 000 passagers;
- l'octroi de plusieurs contrats dans le domaine des télécommunications engendrant des recettes considérables pour plusieurs années à venir;
- le transport de plus de 53 000 wagons complets de marchandises sur nos 1 126,5 kilomètres (700 milles) de voies ferrées (comprenant le trafic considérable de fret entre Cochrane et Moosonee découlant de notre soutien de l'industrie minière en voie de développement sur la côte de la Baie James);
- les efforts déployés pour l'amélioration du service ferroviaire offert entre Cochrane et Moosonee lesquels donneront lieu à la séparation de nos services de transport des voyageurs et des marchandises dans cette région plus tard cette année; et
- la livraison de voitures de train entièrement remises à neuf, d'une qualité exceptionnelle à notre client GO Transit, lequel a déclaré que « la qualité des voitures remises à neuf était excellente et que les voitures étaient absolument superbes », témoignant ainsi des compétences et de la conscience professionnelles de notre personnel.

Alors que nous allons de l'avant vers la réalisation de nos plans d'entreprise et de nos plans stratégiques pluriannuels, lesquels visent la viabilité future de l'entreprise, nous multiplions nos efforts pour atteindre des résultats financiers positifs. Pour l'année se terminant le 31 mars 2007, Ontario Northland a subi des pertes de l'ordre de 10 700 000 \$. En revanche, l'entreprise a enregistré des gains sur le plan des recettes et dépenses d'exploitation, ainsi que des dépenses hors exploitation.

Alors que nous allons de l'avant, nous sommes toujours engagés envers notre mandat de raccorder le Nord par la prestation de solutions de transport et de télécommunications et envers le rôle que nous jouons par rapport à la prospérité de cette région.

Sincèrement,



Ted Hargreaves  
Président du Conseil d'administration



Le président et chef de la direction de l'entreprise travaille sous l'autorité de la Commission de transport Ontario Northland, laquelle est constituée du président du Conseil d'administration et de neuf membres, chacun étant nommé par la province de l'Ontario.

Pour sa part, la Commission œuvre sous les ordres du ministère du Développement du Nord et des Mines et de son ministre, lesquels supervisent l'entreprise au nom de la province de l'Ontario.

### **Les membres de la Commission**

#### **Le président du Conseil d'administration**

Ted Hargreaves, North Bay

#### **Les commissaires**

Mathilde Bazinet, North Bay

Dan Belisle, Cochrane

René Fontaine, Hearst

Carson Fougère, North Bay

Margaret Hague, Spring Bay

Randy Kapashesit, Moose Factory

David Plourde, Kapuskasing

Donavon Porter, Haileybury

Lad Shaba, Chaput Hughes

### **Les principaux administrateurs**

Steve Carmichael : président et chef de la direction

Grant Bailey : vice-président des Services ferroviaires

Kevin Donnelly : vice-président, Finance et Administration

Paul Goulet : vice-président et directeur général d'Ontera (nommé en septembre 2006)

Marc Rancourt : président et chef de la direction d'Ontera (jusqu'en octobre 2006)

Cheryl Sutton : vice-présidente des Services voyageurs

Russ Thompson : conseiller juridique



La division des Services généraux d'Ontario Northland est composée de départements offrant à l'entreprise et à nos intervenants internes et externes les services et le soutien centralisés dans les domaines suivants :

- l'immobilier de l'entreprise
- les finances
- les ressources humaines
- les technologies de l'information (TI)
- les services juridiques
- la gestion des propriétés
- les relations publiques
- les achats
- la planification stratégique

### Les réussites

#### • Amélioration du processus de planification

Nous avons continué d'améliorer les communications et la participation du personnel au processus de planification annuelle de l'entreprise afin de garantir des stratégies plus performantes et d'atteindre des résultats plus tangibles.

#### • Une approche proactive face à la santé et à la sécurité

Grâce à la participation de l'ensemble des divisions pour débattre les questions de santé et de sécurité, nous avons encore enregistré des progrès cette année en matière de santé et de sécurité au sein de l'entreprise sous forme d'une réduction de la gravité des blessures. De plus, compte tenu de nos effectifs vieillissants, nous nous penchons davantage sur les activités de prévention visant à réduire les incidences et la répétition de blessures.

#### • Création d'un programme de Mieux-être

L'entreprise a mis sur pied un programme de mieux-être en vue d'éduquer le personnel et de promouvoir la santé, la nutrition et la bonne forme physique. Nous sommes aussi fiers de pouvoir soutenir et encourager la participation de notre personnel dans des activités communautaires favorisant leur bien-être.

#### • De nouvelles applications TI à l'appui des divisions opérationnelles

Notre service des TI a poursuivi ses efforts de collaboration avec diverses divisions opérationnelles en vue de développer des applications TI et d'accroître les profits. Nous avons notamment travaillé de concert avec la Division de remise à neuf sur des améliorations au système de planification des ressources, et avec notre Division ferroviaire, sur un système pouvant améliorer l'exploitation de notre service de régulation automatique des trains. Nous avons également œuvré au développement d'un système perfectionné de billetterie, de réservations et de comptabilité des revenus au profit des Services voyageurs et avons réussi à tester ce système avec notre produit d'excursion Dream Catcher Express. Nous attendons avec impatience le plaisir d'en faire la diffusion générale l'an prochain.

- **Des solutions à haut rendement énergétique**

Au cours des dernières années, notre service de gestion des immeubles a mis en œuvre diverses solutions à haut rendement énergétique intelligentes afin de réduire notre consommation d'énergie tout en augmentant le confort de notre personnel. Parmi ces initiatives, on compte l'entretien préventif de systèmes de chauffage et de ventilation; le chauffage et la climatisation de nos bâtiments à l'eau plutôt qu'à l'air et l'utilisation d'un système de chauffage par rayonnement et de commandes de chaudière.

En plus de permettre à l'entreprise de réaliser des économies, ces solutions sont plus bénéfiques au personnel et à l'environnement.

### Les défis

- **Soucis en matière de mouvements de trésorerie**

Ontario Northland a encore fait face à des défis considérables en matière de mouvements de trésorerie en 2006 et 2007 de sorte qu'il a fallu restreindre les dépenses d'investissements.

- **Mesures de réduction de coûts**

En raison de la fermeture de l'entreprise de l'un de nos principaux clients du transport des marchandises, de recettes inférieures à celles prévues au sein de notre division des télécommunications et d'une diminution des activités reliées à notre contrat de transport de marchandises avec le CN, nous avons entrepris certaines mesures afin de réduire les coûts.

- **Augmentation des profits**

Nos recherches en vue de trouver des moyens d'augmenter les profits au sein de nos opérations se poursuivent. Nous continuons également à soutenir nos unités d'exploitation dans leurs efforts de répondre aux besoins de notre clientèle du Nord.

À titre d'entreprise de télécommunications entièrement intégrée, Ontera offre une vaste gamme de solutions de télécommunication et Internet dont des services interurbains, de transmission voix-données, Internet et TI (technologie de l'information) et ce, d'un bout à l'autre du Nord de l'Ontario.

### Les réussites

- **Plus de 25 000 clients**

Nous offrons des services de télécommunications, axés sur le Nord, à plus de 25 000 clients résidentiels et commerciaux dans des collectivités réparties dans l'ensemble du Nord de l'Ontario. Les régions desservies s'étendent sur plus de 200 000 km<sup>2</sup> et à plus de 550 000 personnes.

- **Nouvel accord de réciprocité avec TELUS**

En juillet 2006, Ontera et TELUS ont mis fin à notre entente d'alliance stratégique, choisissant plutôt de signer un nouvel accord de réciprocité. Dans le cadre de ce nouvel accord, nous songerons essentiellement l'un à l'autre comme à des associés de choix pendant au moins les prochains trois ans. Cette modification de l'accord stratégique, accéléré par l'envergure de la marque Ontera au sein du marché, permettra à Ontera de réaliser d'importantes économies.

- **Emphase sur l'ingénierie**

Soucieux de miser sur le marché de la vente en gros et sur l'approvisionnement d'infrastructures de services de télécommunications dans le Nord de l'Ontario, nous basons désormais l'orientation stratégique d'Ontera sur l'ingénierie plutôt que sur la commercialisation.

- **L'Agence des systèmes intelligents pour la santé (ASIS)**

Pour répondre aux besoins en télécommunications de l'ASIS et de la communauté médicale de l'Ontario, l'ASIS, Hydro One Telecom (HOT) et Ontera, lesquelles sont toutes des entreprises opérationnelles du gouvernement de l'Ontario, se sont réunies pour créer un modèle unique d'approvisionnement interorganismes. Pour sa part, Ontera sera chargée de répondre aux besoins de connectivité et de gestion du réseau LHIN 13 (réseau régional d'intégration de la santé), une unité géographique située au cœur du nord-est de l'Ontario. Cette unité englobe 72 établissements de prestation de soins de santé exigeant des largeurs de bandes étendues, ainsi qu'un réseau à fibres optiques privé spécialisé. Ontera a de plus été sélectionnée à titre d'associé principal de TBay Tel pour la mise en œuvre du réseau LHIN 14 dans le nord-ouest de l'Ontario. Ontera desservira au total 117 établissements de santé dans le Nord.

- **Technologie de commutation logicielle**

Ontera est sur le point de mettre en œuvre une nouvelle technologie de commutation logicielle sur plateforme IP (protocole Internet). Cette technologie nous permettra d'offrir des services téléphoniques locaux dans les marchés résidentiels et commerciaux, ainsi qu'à d'autres entreprises de télécommunications. Dans le cadre de ce projet, nous installerons le matériel de commutation nécessaire dans deux centres urbains du Nord de l'Ontario. Cette technologie donnera lieu à des services téléphoniques évolués, de qualité supérieure, plus efficaces et plus économiques.





- **Le réseau NEOnet**

Le réseau NEOnet (le Northeastern Ontario Communications Network ou réseau de communications du nord-est de l'Ontario) a octroyé à Ontera un contrat évalué à 5,5 millions de dollars pour l'extension des services à large bande dans ces régions. Ce contrat nous permettra de mettre en place des services Internet à haute vitesse dans les collectivités du district de Timiskaming et de la région Gogama-Foleyet insuffisamment desservies en ce moment. Une fois les travaux terminés, presque 3 000 installations résidentielles, commerciales et publiques d'un bout à l'autre de la région pourront profiter des retombées de ce projet.

### Les défis

- **Un changement d'orientation**

Alors qu'Ontera passe d'une entreprise axée sur la commercialisation à une entreprise orientée vers l'ingénierie, nous devons restructurer nos opérations si nous voulons tirer profit de cette opportunité commerciale.

- **L'investissement dans nos infrastructures**

Étant donné notre nouvelle orientation sur l'ingénierie et l'amélioration constante de la technologie des télécommunications, nous devons investir considérablement dans nos infrastructures.

- **La diversité**

Nous devons diversifier notre topologie de réseau si nous voulons protéger nos services de télécommunications essentiels dans le Nord de l'Ontario. Nous entendons par « diversifier » la création d'un réseau auto-régénérateur, lequel pourra garantir la circulation fiable et continue des transmissions voix-données pendant les pannes de réseau et éliminer les points de défaillance uniques actuels.

## Les Services voyageurs

La Division ferroviaire d'Ontario Northland englobe nos services de transport en autocar et nos services ferroviaires voyageurs en vue de répondre aux besoins de tous nos passagers.

### Le Service de transport en autocar

Notre Service de transport en autocar exploite un parc de 25 autobus interurbains. Il offre un service de transport à horaire fixe entre Hearst et Toronto, le long du couloir de l'autoroute 11 circulant dans Cochrane et North Bay, et le long du couloir de l'autoroute 69 circulant dans Timmins et Sudbury. Ce service de transport à horaire fixe présente un moyen abordable et fiable de voyager aller-retour dans le nord-est de l'Ontario.

Nous offrons également des services d'affrètement aux groupes voyageant partout au Canada, en plus d'un service de messagerie par autocar (BPX), lequel effectue la livraison inter-gares d'enveloppes et de colis, souvent le jour même. Le transport de ces colis suit la voie normale du service de transport en autobus. Grâce à des ententes avec d'autres transporteurs, les correspondances sont assurées d'un bout à l'autre du continent.

### Les Services ferroviaires voyageurs

Nos Services ferroviaires voyageurs sont chargés de l'exploitation de nos quatre trains de voyageurs dont : le Dream Catcher Express, le Little Bear, le Northlander et le Polar Bear Express.

Les trains Little Bear, Northlander et Polar Bear Express sont exploités à titre de services non commerciaux (mandatés par la province).

### Les réussites

- **Plus de 345 000 voyageurs tous les ans**

Plus de 345 000 personnes ont voyagé à bord de l'un ou l'autre des autocars interurbains ou des trains de voyageurs d'Ontario Northland en 2006-2007.

- **Le nombre de voyageurs en autocars**

Par rapport aux 12 mois précédents, le nombre de voyageurs utilisant nos services de transport en autocar, à horaire fixe, est passé à 264 150, pour une diminution de 1,2 %. Les services d'affrètement ont connu une baisse de 10,2 % en termes du nombre de jours d'utilisation, passant à 756 jours pour les raisons suivantes : une pénurie d'autocars pour l'affrètement causé par un besoin grandissant en autocars pour nos services à horaire fixe et un nouveau programme d'entretien préventif conçu pour prolonger la durée de vie utile de nos autocars. Nous avons loué trois nouveaux autocars cette année afin de nous permettre de désaffecter deux de nos autocars vieillissants et d'accroître notre capacité.

- **Le nombre de voyageurs en train**

Le nombre de voyageurs à bord du Little Bear a été exceptionnellement élevé cette année, augmentant de 10,2 % ou à 38 157 par rapport aux 12 mois précédents. Cette hausse est due, en partie, à une augmentation des activités minières sur la côte de la Baie James. La saison 2006 du Polar Bear Express a été réduite à neuf semaines au lieu de dix, tandis que le nombre de voyageurs sur ce train est passé à 8 497, soit une baisse de 9,5 % si l'on tient compte du raccourcissement de saison. Le nombre de voyageurs à bord du Northlander est demeuré proportionnellement constant, augmentant de 0,8 % à 34 960 en raison du changement d'horaire l'an dernier.

- **Modification de nos services ferroviaires entre Moosonee et Cochrane**

Parmi les recommandations du comité de révision du Little Bear, l'une des plus importantes est la séparation de nos services de transport des voyageurs et des marchandises entre Moosonee et Cochrane. Dans le cadre de son budget, le gouvernement de l'Ontario a annoncé, en mars 2007, qu'il soutiendra les améliorations apportées aux services ferroviaires dans le Nord. Grâce à cet investissement de la part du gouvernement, nous pourrions dissocier nos services de transport des voyageurs et des marchandises entre Moosonee et Cochrane plus tard cette année.

- **Nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars**

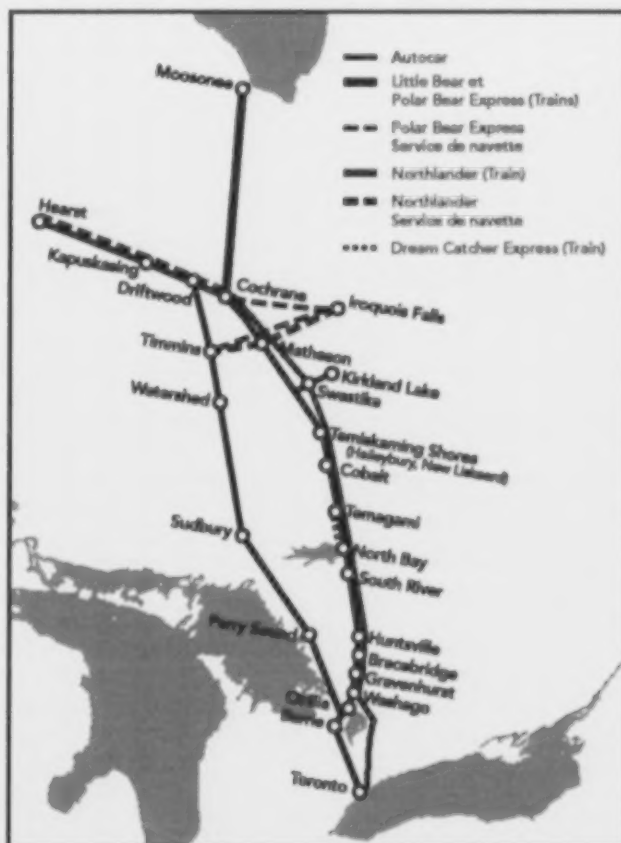
Nous avons animé, en mai 2006, l'ouverture officielle de notre nouvelle installation d'entretien et de gestion des autocars de North Bay, évaluée à 2,3 millions de dollars. Ce bâtiment de 14 000 pi<sup>2</sup> nous permet désormais d'exécuter l'entretien complet de tous nos autocars et d'offrir des services d'entretien à nos associés de l'industrie des autocars.

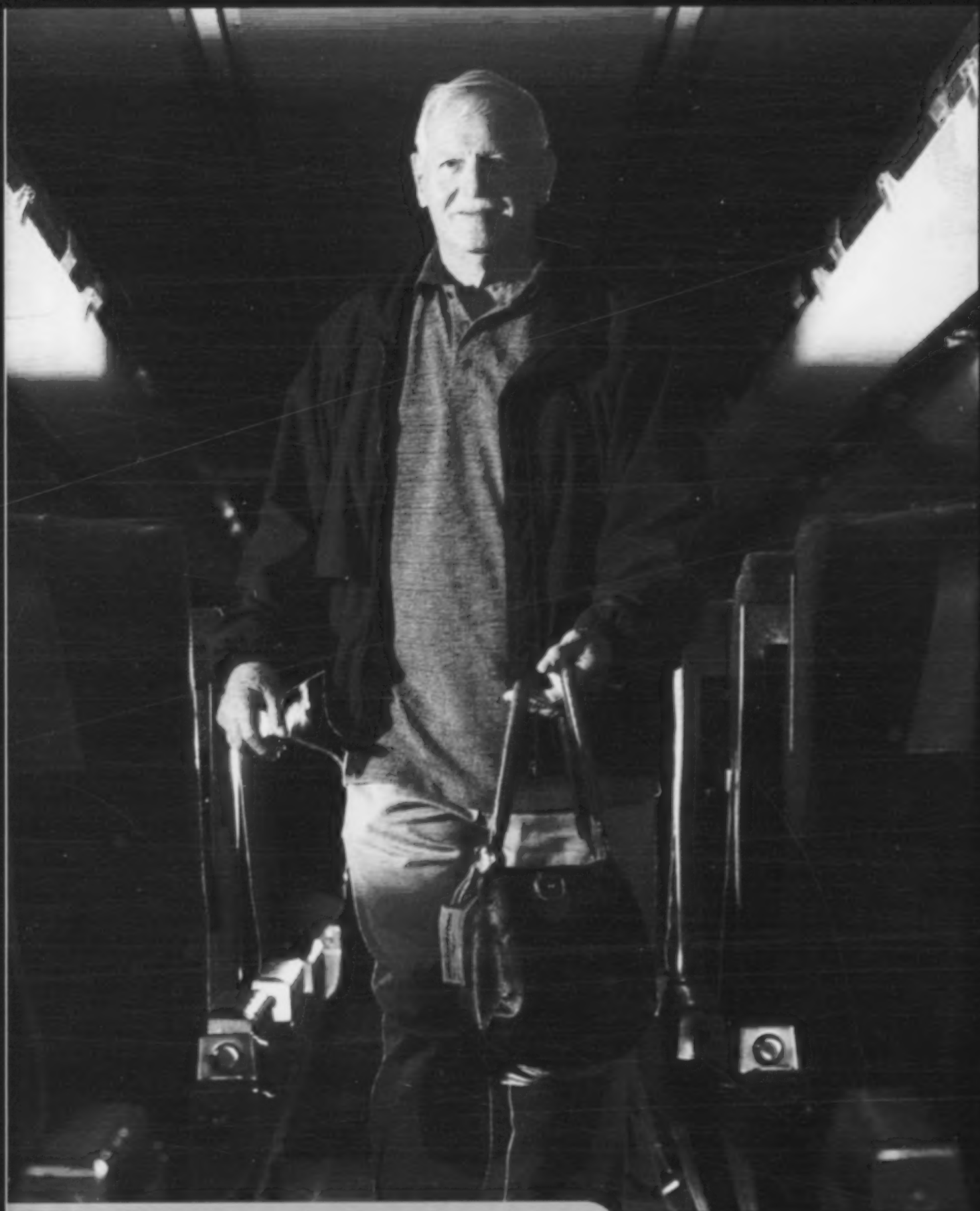
- **L'Express du Père Noël**

Presque 5 000 enfants de 13 collectivités du nord-est de l'Ontario et du nord-ouest du Québec ont pu profiter d'une randonnée à bord le train du Père Noël pour visiter le Père Noël. Exploité dans les collectivités nordiques depuis plus de 20 ans, ce train est le fruit du généreux soutien de notre personnel, de bénévoles au sein de la collectivité, de syndicats et de la Société mutuelle d'Ontario Northland.

- **Le Dream Catcher Express**

Le Dream Catcher Express a connu une excellente deuxième saison, accueillant quelques 725 voyageurs pendant six jours. Le Dream Catcher Express offre des excursions des plus stimulantes entre North Bay et Temagami. En partenariat avec divers exploitants d'organismes touristiques, le Dream Catcher Express offre aux voyageurs des aventures inédites, notamment : le charme des voyages en chemin de fer, les couleurs éclatantes de l'automne, ainsi que quelques exemples de la culture autochtone. Encore une fois, les voyageurs se sont dits ravis de l'expérience et 98,5 % d'entre eux ont déclaré qu'ils recommanderaient cette excursion à d'autres personnes.





### Les défis

- **Modification de nos services ferroviaires entre Moosonee et Cochrane**

Nous désirons ardemment exécuter les recommandations du comité de révision du Little Bear, lequel propose la division, plus tard cette année, de nos services de transport des voyageurs et des marchandises entre Moosonee et Cochrane. Le défi auquel nous devons faire face sera de répondre aux besoins de notre clientèle pendant la création et la mise en œuvre de ce nouveau service.

- **Une démographie en régression dans le nord-est de l'Ontario**

La population en baisse dans le nord-est de l'Ontario continue de nous présenter des défis en ce qui a trait au maintien et à la croissance du nombre de voyageurs à bord de nos trains et de nos autocars.

- **Le prix du carburant**

Bien que le prix du carburant se soit stabilisé, il n'en demeure pas moins élevé. Afin de contrer les effets négatifs de ces frais sur nos dépenses, nous maintenons la surcharge de carburant aux tarifs voyageurs mise en œuvre en 2005 afin de compenser la hausse du coût du carburant.

- **Les équipements d'autocars**

Les Services de transport en autocars ont continué à relever le défi de maintenir un parc d'autocars vieillissant. La location de trois nouveaux autocars et la mise au rancart de deux autocars de modèles plus anciens nous ont aidés dans nos efforts. Par la même occasion, notre programme d'entretien préventif nous a permis d'optimiser la durée utile de nos autocars. Puisque la demande en autocars continue de dépasser l'offre, nous devons accorder encore plus d'importance à l'établissement des horaires si nous voulons utiliser nos ressources efficacement.

- **L'attraction de touristes**

L'attraction de touristes voyageant à bord du Polar Bear Express continue de nous présenter des défis en raison du nombre grandissant d'options de voyages abordables et accessibles.



## Les Services ferroviaires

Ontario Northland exploite un réseau ferroviaire pour le transport des voyageurs et des marchandises sur une distance de 1 126,5 kilomètres (700 milles). Ce réseau s'étend de Moosonee au nord, jusqu'à North Bay au sud, et de Calstock (à l'ouest de Hearst) à l'ouest, jusqu'à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est.

Notre système ferroviaire se raccorde, à divers endroits, à deux entreprises ferroviaires transcontinentales canadiennes, notamment le CN et le CP. Cette collaboration nous permet d'offrir des solutions de transport transparentes d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord.

### Les trains de voyageurs

Notre division des Services ferroviaires voyageurs est chargée de l'exploitation de nos quatre trains de voyageurs.

### Les Services de transport des marchandises

La division des Services de transport des marchandises est principalement chargée de la prestation de services de transport aller-retour de minerais, de produits forestiers, de produits chimiques et pétrolifères, entre autres, au nord-est de l'Ontario et au nord-ouest du Québec. En plus du transport de marchandises par wagoonnées, Ontario Northland exploite un Service de transport par messageries entre Moosonee et Cochrane.

La plupart des marchandises sont transportées sur des trains de marchandises à horaire fixe se raccordant au Canadien National (CN) et au Canadien Pacifique (CP). Ontario Northland est membre d'un réseau ferroviaire offrant le transport aller-retour de marchandises dans l'ensemble de l'Amérique du Nord, y compris de marchandises pour importation et exportation en provenance de ports de mer. Ontario Northland se charge en outre de la circulation de trains transportant des charges lourdes ou exceptionnelles.

Notre personnel chevronné veille à la prestation de services supérieurs en matière de transport des voyageurs et des marchandises. Il est aussi chargé de l'entretien des voies ferrées et des équipements. En plus de l'entretien de nos propres équipements, nos ateliers commerciaux de North Bay et de Cochrane offrent également divers services à des clients externes.

### Les réussites

- **53 000 Envois en wagons complets; 1 126,5 kilomètres de voie ferrée; 27 locomotives**

Nos opérations de transport des marchandises expédient, tous les ans, plus de 53 000 envois en wagons complets sur nos 1 126,5 kilomètres de voies ferrées, lesquelles s'étendent de Moosonee au nord, à North Bay au sud, et de Calstock (à l'ouest de Hearst) à l'ouest, à Rouyn-Noranda, au Québec, à l'est. Nous disposons d'un parc de 27 locomotives pour le transport de nos voyageurs et des marchandises.

- **Circulation dense des trains de marchandises entre Moosonee et Cochrane**

La construction de la mine de diamants DeBeers Victor a continué d'accroître le nombre de trains de marchandises voyageant entre Cochrane et Moosonee. Ces activités se sont poursuivies, en grande partie l'hiver dernier, entre la fin décembre 2006 et le mois de mars 2007, alors que les routes étaient moins praticables.

- **Amélioration du service à la clientèle**

Nous avons installé, au cours du dernier deux ans, divers systèmes automatisés afin de rehausser le degré de service offert à notre clientèle du service de transport des marchandises. En plus d'accroître les communications électroniques pendant le transport et la gestion des marchandises de notre clientèle, notre système de gestion RailConnect a grandement amélioré nos procédés d'exploitation, d'interaction avec la clientèle et de partage des revenus. Parce que nous fournissons à nos clients des données d'expédition plus précises et opportunes, ils sont en mesure de réagir plus rapidement aux marchés de plus en plus compétitifs.

- **Transport d'un transformateur d'Ontario Hydro pesant un million de livres**

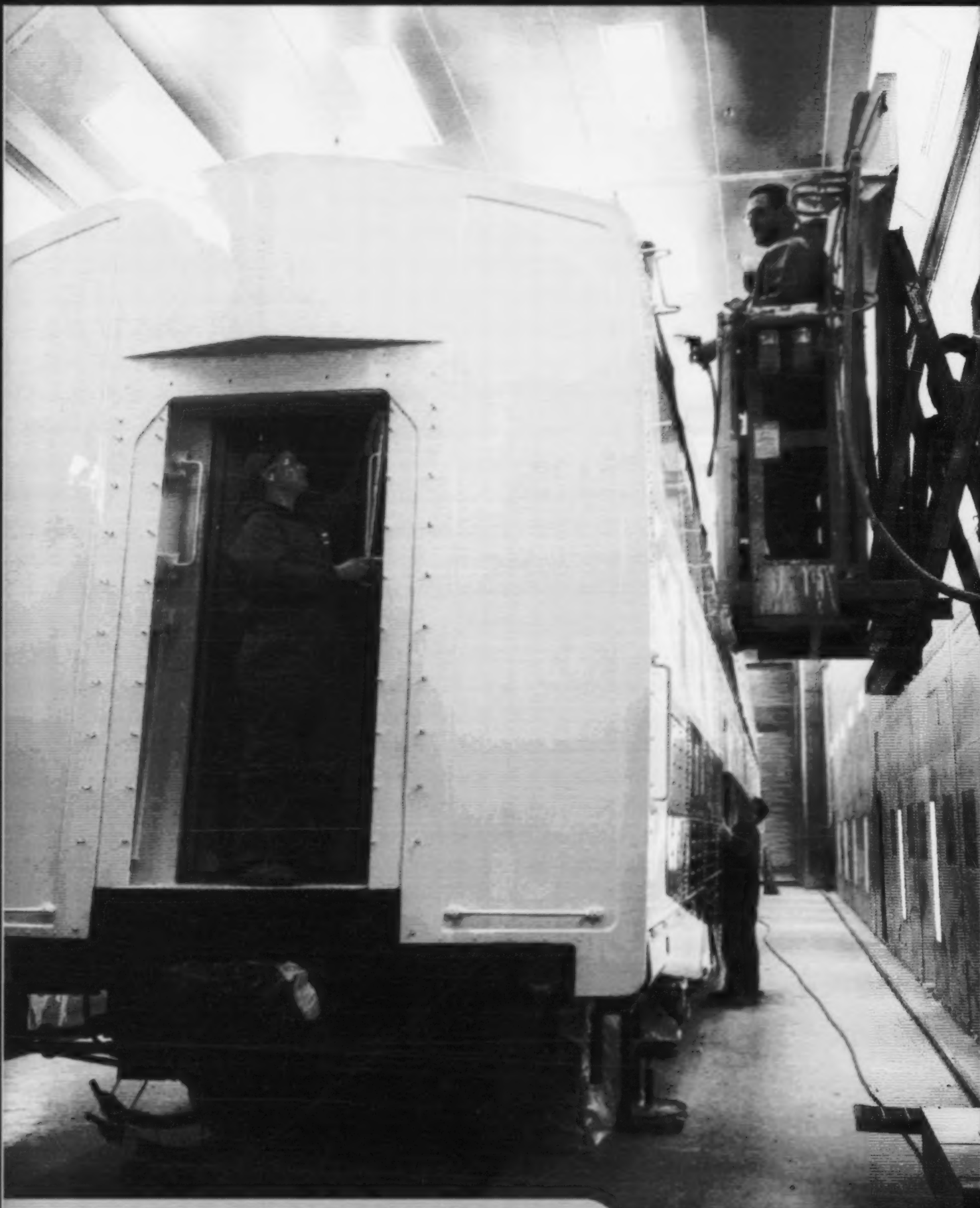
Du point de vue de la taille et des recettes, Ontario Northland a effectué son plus important transport d'une marchandise unique au cours de l'hiver 2007. Avec la collaboration du CN, notre division du transport ferroviaire a aidé Ontario Hydro à transporter un transformateur d'un million de livres (500 tonnes ou 454 000 kg) de Pickering à Fraserdale, en Ontario (au nord de Cochrane, en route vers Moosonee). Ce transport grandement spécialisé a exigé l'utilisation d'une voiture de chemin de fer dotée de multiples essieux pour que le poids du transformateur puisse être uniformément réparti. Des travaux sur la voie ferrée et les ponts ont également dû être effectués afin de garantir que nos infrastructures résisteraient à cette charge.

- **Un engagement envers l'apprentissage**

Les ouvriers qualifiés sont essentiels à la réussite d'Ontario Northland. Reconnaisant la valeur que représentent les programmes d'apprentissages, nous offrons des opportunités d'apprentissage depuis plus de 50 ans. À l'heure actuelle, nous employons 28 apprentis dans les disciplines suivantes : forgerons, mécaniciens diésélistes, électriciens, tuyauteurs et mécaniciens de wagons. Nous collaborons de plus avec le ministère de la Formation, des Collèges et Universités, les collèges Canadore et Mohawk et divers autres représentants de l'industrie ferroviaire en vue de la mise sur pied d'un programme de formation d'apprenti mécanicien de wagons approuvé par le ministère.

- **Un engagement envers la sécurité ferroviaire**

Nous avons poursuivi nos efforts de soutien du programme Opération Gareautrain, un programme d'information publique, parrainé par l'Association des chemins de fer du Canada (l'ACFC) et Transport Canada avec la collaboration de divers intervenants, en vue de sensibiliser le public à la sécurité ferroviaire et de diminuer le nombre de collisions, d'accidents mortels et de blessures. En plus de faire périodiquement des présentations dans les écoles et au personnel de services d'urgence, nous lançons des campagnes publicitaires sur la sécurité dans l'ensemble de notre région. À titre d'exemple, nous avons monté, en 2006, une mise en scène d'accident avec la participation du personnel de services d'urgence d'Haileybury afin de mieux préparer notre personnel et le leur en cas d'urgence.





### Les défis

- **Le prix du carburant**

Le prix élevé du carburant a poursuivi ses effets sur nos résultats, engendrant des dépenses supérieures à celles prévues au budget. Nous avons ajouté, en 2006, une surcharge accessoire de carburant aux tarifs de transport des marchandises afin de compenser cette hausse du prix du carburant.

- **Une économie au ralenti dans le nord-est de l'Ontario**

Dans le nord-est de l'Ontario, les perspectives industrielles présentent à Ontario Northland certaines limites par rapport au nombre de clients importants de sa division du transport ferroviaire des marchandises. En plus du ralentissement économique au sein du secteur forestier, lequel a donné lieu à une réduction de la circulation provenant de notre clientèle de l'industrie forestière, l'un de nos plus importants clients de Smooth Rock Falls a mis fin à ses opérations en 2006.

- **Entente de transport au nom du CN**

En raison d'un changement d'orientation, le CN a choisi d'annuler la portion de notre contrat de transport selon lequel Ontario Northland se chargerait du trafic de fret du CN entre Rouyn-Noranda et North Bay. Les résultats attendus en trafic de fret pour l'année d'exercice 2006-2007 ont donc été inférieurs aux prévisions budgétaires et cette perte de recettes s'étend sur les années à venir. L'entente prévoyant le transport de marchandises au nom du CN entre Rouyn-Noranda et Hearst demeure toujours en vigueur.

- **Le rendement du Northlander**

Le train de voyageurs Northland continue de présenter à Ontario Northland des défis sur le plan des délais d'exécution, principalement sur la voie ferrée du CN entre North Bay et Toronto. Le fait que le CN soit propriétaire de cette voie principale et qu'il y exploite un nombre élevé de trains de transport de marchandises engendre de nombreux délais sur le train de voyageurs Northlander.

- **Les équipements**

Nos voitures de voyageurs vieillissent et il faut les remettre en état, en moderniser l'aspect et en améliorer l'accès et le confort.

- **Déraillement d'un train au nord d'Englehart**

Le 30 mars 2007, un train de marchandises d'Ontario Northland déraillait dans la municipalité de Chamberlain, à quelque 16 kilomètres au nord d'Englehart. Bien qu'aucune blessure corporelle n'ait été enregistrée, 22 voitures contenant diverses marchandises ont quitté les rails. Parmi celles-ci, 15 transportaient de l'acide sulfurique et de celles-là, cinq ont présenté des fuites. Des efforts de remise en état, de réparation et la prise de mesures correctives ont immédiatement suivi.

Ontario Northland offre des services de remise à neuf à l'industrie des véhicules ferroviaires à passagers et de marchandises. La Division de la remise à neuf a été créée en 2006, témoignant de l'expertise que nous avons acquise et de notre intention de développer ce domaine de l'entreprise.

Nous sommes fiers de notre personnel hautement qualifié et chevronné, ainsi que de nos ressources et de nos installations exceptionnelles, parmi lesquelles figurent un complexe d'ateliers d'une superficie de 61 050 pi<sup>2</sup> et un atelier de peinture de pointe. Nous jouissons de plus d'une excellente réputation d'excellence en matière de qualité et d'exécution.

Nos compétences s'étendent du démontage intégral de wagons à leur remise en état du châssis au toit. Notre expertise comprend la mise à niveau de systèmes électriques et mécaniques, la remise en état de bogies, l'aménagement intérieur et les services d'implantation.

### Les réussites

- **L'évolution des travaux au titre du contrat GO Transit**

Les travaux de remise à neuf de 121 voitures de train de banlieue GO Transit avancent à grands pas avec la livraison de 20 voitures entièrement remises à neuf le 31 mars 2007. Selon des représentants de GO Transit, « la qualité des voitures remises à neuf par Ontario Northland est excellente et ces voitures sont absolument remarquables, témoignant directement de la fierté qu'investit le personnel d'Ontario Northland dans son travail ». Ils ont, de plus, mis au défi « qui que ce soit de pouvoir discerner une voiture remise à neuf par Ontario Northland d'une voiture neuve ».

- **Système de planification des ressources**

Avec la collaboration de notre service des TI, nous avons mis au point un système informatisé privé de planification des ressources de remise à neuf, lequel nous permet de contrôler les stocks de pièces et de dessins, ainsi que les procédés de travail. Ce système génère automatiquement des horaires de travail quotidiens afin d'assurer l'utilisation plus efficace et efficiente du personnel, des équipements, des installations de travail et des pièces.

### Les défis

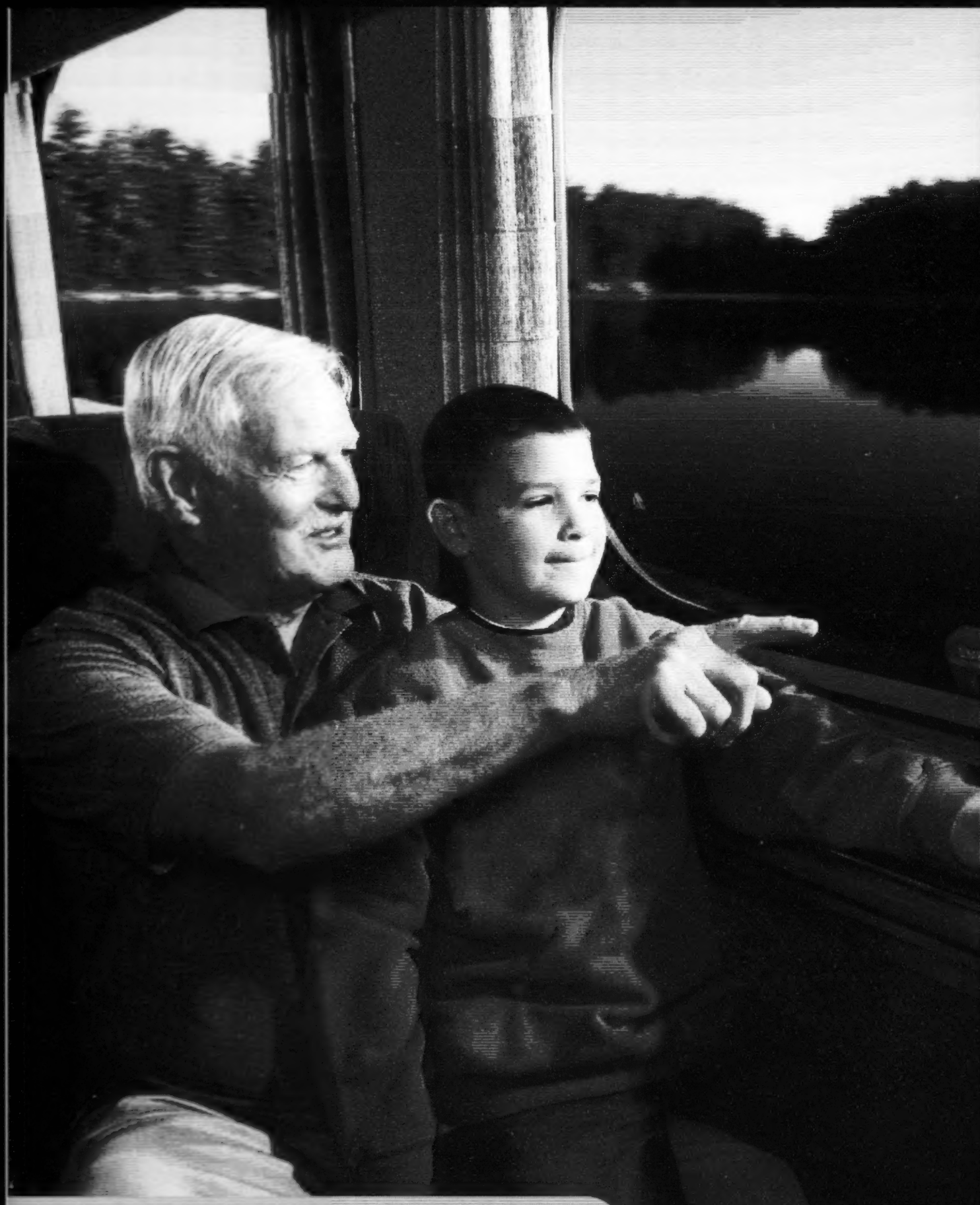
- **L'espace dans notre atelier de peinture**

Nos installations de peinture actuelles ne suffisent pas à l'exécution des travaux de peinture de pièces reliées au projet GO Transit, ni à l'entreposage du matériel roulant non relié à ce projet.

- **Le respect des délais de production**

Les délais de production au titre du projet de remise à neuf GO Transit cars étant très serrés, nous devons relever le défi de satisfaire à ses exigences en matière de production.







La Commission de transport Ontario Northland a enregistré des pertes de l'ordre de 10 700 000 \$ au cours l'année d'exercice se terminant le 31 mars 2007, par rapport à des pertes de 15 300 000 \$ au cours des quinze mois précédents. La majeure partie des modifications est due au changement de durée de l'année d'exercice d'une année à l'autre.

Si l'on tient compte des ajustements apportés en fin d'année d'exercice, le total des recettes a augmenté d'environ 10 600 000 \$. La majeure partie de cette augmentation provient du contrat de remise à neuf, lequel a engendré une hausse rajustée de 9 200 000 \$. Le reste de l'augmentation provient des Services de transport ferroviaire et en autocars, compensée par une légère baisse des recettes de la division des Télécommunications.

Pour sa part, le total rajusté des dépenses d'exploitation a augmenté de 7 600 000 \$, principalement à cause d'une hausse des dépenses rajustées de 12 400 000 \$, lesquelles sont reliées à l'augmentation de la production au titre du contrat de remise à neuf. En revanche, les dépenses d'exploitation rajustées des Services de transport ferroviaire et en autocar, ainsi que celles d'Ontera sont à la baisse.

Après les rajustements découlant de modifications apportées en fin d'année d'exercice, les dépenses hors exploitation ont connu une légère hausse. L'augmentation des frais reliés à la comptabilité des prestations liées et non liées à la retraite, ainsi que des intérêts débiteurs plus élevés ont été compensés par une baisse d'amortissements et des gains supérieurs sur la vente de propriétés, d'usines et d'équipements.

Au bilan, le total de l'actif s'est vu diminuer d'environ 12 000 000 \$, principalement à cause d'une réduction des immobilisations, des comptes débiteurs, des frais de développement et des prestations acquises. Cette diminution a été compensée par des augmentations minimales des inventaires, des frais payés d'avance et des fonds d'autoassurance. Du point de vue du passif et de l'équité, la plupart des articles affichés ont démontré une baisse, à l'exception de ce qui suit :

- Les activités de refonte en capital servant à la prestation de services non commerciaux ont engendré une augmentation du surplus d'apport; et
- L'obligation au titre des prestations accumulées, non liées à la retraite, s'est vue augmenter en raison des modifications aux opérations mentionnées précédemment.

De plus, les bénéfices non répartis sont à la baisse suite à une perte au sein des opérations pendant l'exercice financier.

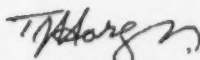


Kevin Donnelly  
Vice-président, Finances et Administration

La direction de la Commission de transport Ontario Northland est responsable de l'intégrité et de la présentation juste des états financiers consolidés et des autres informations incluses dans le rapport annuel. Les états financiers consolidés furent préparés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. La préparation des états financiers comporte nécessairement l'utilisation d'estimations et de jugements de la direction, particulièrement quand les transactions affectant la période courante ne peuvent être déterminées avec certitude jusqu'à des périodes futures. Toute l'information financière présentée dans le rapport annuel est en accord avec les états financiers consolidés.

La Commission maintient des systèmes de contrôles internes comptables conçus pour fournir l'assurance raisonnable que l'information financière est exacte et fiable et que les actifs et passifs de la société sont correctement comptabilisés et les actifs bien protégés.

Les états financiers consolidés ont été passés en revue par le comité de vérification et finances de la Commission et ont été approuvés par le conseil d'administration des commissaires. De plus, les états financiers consolidés ont été vérifiés par le Vérificateur général de l'Ontario, dont le rapport suit.



T. Hargreaves  
Président du conseil d'administration



S. Carmichael  
Président et chef de la direction

North Bay, Ontario  
Le 31 mai 2007



Office of the Auditor General of Ontario  
Bureau du vérificateur général de l'Ontario

### *Rapport du Vérificateur*

À la Commission de transport Ontario Northland et  
au Ministre du Développement du Nord et des Mines

J'ai vérifié le bilan consolidé de la Commission de transport Ontario Northland au 31 mars 2007, ainsi que les états consolidés du placement de la province de l'Ontario, des résultats et bénéfices non répartis, et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers consolidés incombe à la direction de la Commission. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers consolidés en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues de Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

A mon avis, ces états financiers consolidés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Commission au 31 mars 2007, ainsi que les résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Toronto, Ontario  
Le 31 mai 2007

Jim McCarter, CA  
Vérificateur général  
Expert-comptable autorisé

# Bilan consolidé

25

(en milliers de dollars)

	31 mars 2007	31 mars 2006
<b>Actif</b>		
<b>Actif à court terme</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	- \$	1 340 \$
Débiteurs (après provision de 1 452 \$; 2006 - 1 282 \$)	17 831	20 854
Inventaire	18 876	18 614
Frais payés d'avance	1 219	1 098
	<b>37 926</b>	<b>41 906</b>
Frais de développement (Note 1)	5 649	6 095
Fonds d'autoassurance (Note 2)		
- Valeur marchande 6 294 \$; (2006 - 6 004 \$)	6 294	6 004
Placements en immobilisations corporelles (Annexe 1)	261 425	266 058
Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite (Note 4)	74 343	77 278
	<b>385 637 \$</b>	<b>397 341 \$</b>
<b>Passif et avoir de la province de l'Ontario</b>		
<b>Passif à court terme</b>		
Endettement bancaire	505 \$	- \$
Marge de crédit d'exploitation (Note 3)	15 000	15 000
Créditeurs et frais courus	29 419	31 799
Dette à long terme échéant au cours du prochain exercice (Note 5a)	4 509	4 308
Obligation découlant de contrats de location-acquisition échéant au cours du prochain exercice (Note 5b)	276	1 574
Revenus reportés échéant au cours du prochain exercice	2 726	3 101
	<b>52 435</b>	<b>55 782</b>
Revenus reportés (Note 6)	2 939	5 120
Provision pour fonds d'autoassurance (Note 2)	6 294	6 004
Dette à long terme (Note 5a)	27 769	30 540
Obligation découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	292	523
Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (Note 4)	57 969	56 369
	<b>147 698</b>	<b>154 338</b>
Éventualités (Note 10) / Engagements (Note 11)		
<b>Avoir de la province de l'Ontario</b>		
Placement de la province de l'Ontario	109 583	103 979
Bénéfices non répartis	128 356	139 024
	<b>237 939</b>	<b>243 003</b>
	<b>385 637 \$</b>	<b>397 341 \$</b>

Approuvé au nom de la Commission :

Président du conseil d'administration

Président et chef de la direction

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.



# État consolidé du placement de la province de l'Ontario

26

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
<b>Solde au début de la période</b>		
Placement net en immobilisations corporelles	34 753 \$	24 4470 \$
Placement net autre qu'en capital-actions	69 226	48 949
	<b>103 979</b>	<b>73 396</b>
<b>Variations nettes pendant la période</b>		
Placement non-récurrent de la province de l'Ontario (Note 13)	-	20 277
Contributions de la province de l'Ontario	7 397	11 911
Remboursements	-	(102)
Amortissement	(1 793)	(1 503)
	<b>5 604</b>	<b>30 583</b>
<b>Solde à la fin de la période</b>		
Placement net en immobilisations corporelles	40 357	34 753
Placement net autre qu'en capital-actions	69 226	69 226
	<b>109 583 \$</b>	<b>103 979 \$</b>

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# État consolidé des résultats et bénéfices non répartis

27

(dollars in thousands)

	exercice terminé le 31 mars 2007	exercice terminé le 31 mars 2006
<b>Revenus (Annexe 2)</b>	<b>144 471 \$</b>	<b>167 336 \$</b>
<b>Dépenses (Annexe 2)</b>	<b>133 534</b>	<b>157 408</b>
<b>Bénéfice d'exploitation, avant autres revenus et dépenses</b>	<b>10 937</b>	<b>9 928</b>
<b>Autres revenus et dépenses</b>		
Amortissement (Annexe 2)	12 916	16 904
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Annexe 2 et note 4)	6 654	6 042
Dépense d'intérêts (Annexe 2)	2 699	2 448
Revenus de placements et autres	(9)	(17)
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles (Annexe 2)	(655)	(168)
<b>Dépenses nettes</b>	<b>21 605</b>	<b>25 209</b>
<b>Perte nette de la période</b>	<b>(10 668)</b>	<b>(15 281)</b>
<b>Bénéfices non répartis au début de la période</b>	<b>139 024</b>	<b>154 305</b>
<b>Bénéfices non répartis à la fin de la période</b>	<b>128 356 \$</b>	<b>139 024 \$</b>

*Le sommaire des principes comptables et les notes font partie intégrante de ces États financiers consolidés.*

# État consolidé des flux de trésorerie

28

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
<b>Trésorerie provenant de (affectées aux)</b>		
<b>Activités d'exploitation</b>		
Perte nette	(10 668) \$	(15 281) \$
Éléments sans effet sur l'encaisse		
Amortissement (Annexe 2)	12 916	16 904
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(655)	(168)
Frais de développement	446	-
Revenus reportés	(2 181)	-
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	6 654	6 042
	6 512	7 497
Variation des postes hors caisse		
Débiteurs	3 023	(1 078)
Inventaire	(262)	(6 127)
Frais payés d'avance	(121)	(98)
Créditeurs et frais courus	(2 380)	2 136
Revenus reportés	(375)	1 866
	6 397	4 196
<b>Activités d'investissement</b>		
Placement en immobilisations corporelles	(12 347)	(23 939)
Produits de la vente d'immobilisations corporelles	1 711	622
Frais de développement	-	(5 520)
Diminution des autres éléments d'actif	(180)	(181)
	(10 816)	(29 018)
<b>Activités de financement</b>		
Endettement bancaire	505	-
Dette à long terme (Note 5a)	(2 570)	4 997
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (Note 5b)	(314)	(305)
Contributions de la province de l'Ontario	7 397	32 188
Marge de crédit d'exploitation	-	(12 000)
Revenus reportés	-	2 227
Autres éléments de passif	(1 939)	(1 955)
	3 079	25 152
<b>Variation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie au cours de la période</b>	<b>(1 340)</b>	<b>330</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de la période</b>	<b>1 340</b>	<b>1 010</b>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de la période</b>	<b>- \$</b>	<b>1 340 \$</b>
<b>Présentation d'informations supplémentaires du flux de trésorerie :</b>		
Intérêts versés au cours de la période inclus dans la perte nette	2 699 \$	2 566 \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Annexe consolidée des placements en immobilisations corporelles

## Annexe 1

29

(en milliers de dollars)

	31 mars 2007		31 mars 2006	
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
<b>Services ferroviaires</b>				
Voies	240 986 \$	96 823 \$	144 163 \$	144 149 \$
Bâtiments	39 629	15 650	23 979	23 767
Équipements	73 462	43 002	30 460	31 536
Équipements loués	1 022	45	977	938
Travaux en cours	4 336	-	4 336	1 971
<b>Télécommunications (Ontera)</b>				
Équipements	143 851	101 624	42 227	39 459
Bâtiments	5 750	3 819	1 931	2 024
Travaux en cours	303	-	303	6 509
<b>Services d'autobus</b>				
Autobus	9 958	4 971	4 987	6 949
Bâtiments	2 696	47	2 649	110
Travaux en cours	-	-	-	2 443
<b>Services de remise à neuf</b>				
Équipements	547	28	519	535
Bâtiments	3 305	150	3 155	3 240
<b>Services maritimes (Moosonee)</b>				
Navires	385	337	48	58
Travaux en cours	42	-	42	35
<b>Développement</b>				
Terrains et bâtiments	2 851	1 202	1 649	1 685
Terrain détenu pour fin de revente	-	-	-	650
	529 123 \$	267 698 \$	261 425 \$	266 058 \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation

## Annexe 2

30

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
<b>Services ferroviaires</b>		
Revenus de ventes (Notes 9 et 15)	72 737 \$	88 690 \$
Remboursement du gouvernement (Note 7)	18 551	23 771
Revenus d'exploitation	91 288	112 461
Dépenses d'exploitation	76 048	97 317
Bénéfice d'exploitation	15 240	15 144
Amortissement	7 699	9 524
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	4 297	3 807
Gain sur vente d'immobilisations corporelles	(647)	(250)
Dépenses d'intérêts	1 278	1 488
Bénéfice d'exploitation	2 613	575
<b>Télécommunications (Ontera)</b>		
Revenus de ventes (Note 8)	30 074	38 023
Dépenses d'exploitation	28 206	39 533
Bénéfice (perte) d'exploitation	1 868	(1 510)
Amortissement	4 194	6 009
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	1 065	967
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-	4
Perte d'exploitation	(3 391)	(8 490)
<b>Services d'autobus</b>		
Revenus de ventes	11 530	13 764
Dépenses d'exploitation	9 415	12 306
Bénéfice d'exploitation	2 115	1 458
Amortissement	616	932
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	399	363
Perte sur la vente d'immobilisations corporelles	-	110
Dépenses d'intérêts	140	-
Bénéfice d'exploitation	960	53
<b>Services de remise à neuf</b>		
Revenus de ventes	10 870	2 128
Dépenses d'exploitation	13 470	1 303
Bénéfice (perte) d'exploitation	(2 600)	825
Amortissement	82	95
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	427	483
Dépenses d'intérêts	466	247
Bénéfice (perte) d'exploitation	(3 575) \$	- \$

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Annexe consolidée des revenus et des dépenses d'exploitation

## Annexe 2 (suite)

31

(en milliers de dollars)

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
<b>Services maritimes (Moosonee)</b>		
Revenus de ventes	146	107
Remboursement du gouvernement (Note 7)	49	229
Revenus d'exploitation	195	336
Dépenses d'exploitation	270	174
Bénéfice (perte) d'exploitation	(75)	162
<b>Propriétés à louer</b>		
Revenus de ventes	514	624
Dépenses d'exploitation	281	381
Bénéfice d'exploitation	233	243
Amortissement	37	46
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(8)	(32)
Bénéfice d'exploitation	204	229
<b>Administration</b>		
Revenus d'exploitation	-	-
Dépenses d'exploitation	5 844	6 394
Perte d'exploitation	(5 844)	(6 394)
Amortissement	288	298
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	466	422
Dépenses d'intérêts	815	713
Perte d'exploitation	(7 413)	(7 827)
<b>Total d'exploitation</b>		
Revenus de ventes	125 871	143 336
Remboursement du gouvernement (Note 7)	18 600	24 000
Total des revenus	144 471	167 336
Dépenses	133 534	157 408
Bénéfice d'exploitation	10 937	9 928
Amortissement	12 916	16 904
Dépenses liées au régime de retraite et autres régimes (Note 4)	6 654	6 042
Dépenses d'intérêts	2 699	2 448
Gain sur la vente d'immobilisations corporelles	(655)	(168)
<b>Perte d'exploitation</b>	<b>(10 677) \$</b>	<b>(15 298) \$</b>

Le sommaire des principales conventions comptables et les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Le 31 mars 2007

### Nature des activités

La Commission de transport Ontario Northland, une entreprise exploitée par le gouvernement de l'Ontario, offre une variété de services commerciaux et non commerciaux, y compris le transport ferroviaire de marchandises et de passagers, le service d'autobus, et des services de télécommunications, surtout dans la région nord est du nord de l'Ontario.

### Méthode de comptabilité

Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Ils comprennent les comptes de la Commission et de ses filiales en propriété exclusive soit : Ontario Northland International Consulting Services Inc, O.N. Tel Inc., Air-Dale Limited et Nipissing Central Railway Company.

### Inventaire

À l'exception des voies usagées, tous les matériaux et fournitures sont évalués au coût moyen. Les voies usagées sont évaluées à la valeur comptable non amortie déterminée lors de la mise hors service.

### Fonds d'autoassurance

L'actif du fonds d'autoassurance est présenté au coût d'acquisition.

### Placements en immobilisations corporelles et amortissement

Les placements en immobilisations corporelles sont présentés au coût d'acquisition. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire basée sur la durée d'utilisation prévue des éléments d'actif.

Les durées d'utilisation prévues dans le cas des principales catégories d'immobilisations corporelles sont les suivantes :

Voies - lignes principales et branches .....	20 à 50 ans
Locomotives à moteur diesel.....	25 ans
Wagons .....	33 ans
Bâtiments .....	50 ans
Matériel de télécommunications .....	15 à 25 ans
Véhicules .....	3 ans
Matériel informatique .....	5 ans
Autobus .....	12 ans

La province de l'Ontario rembourse la Commission pour certains frais de placements en immobilisations corporelles destinés à des activités désignées "non commerciales" par la province. La Commission comptabilise ces immobilisations corporelles au coût d'acquisition, en ajoutant un crédit compensatoire au Placement net en immobilisations corporelles (province de l'Ontario). L'amortissement annuel de ces immobilisations est comptabilisé à titre de réduction du Placement net en immobilisations corporelles (voir page 5).



## Sommaire des principales conventions comptables

---

Le 31 mars 2007

---

### Avantages sociaux futurs

#### Régimes de retraite

La Commission maintient un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés. Le plan pourvoit des rentes de retraite basées sur les années de services ainsi que les revenus admissibles moyens et est généralement applicable débutant la première journée du mois suivant l'emploi. Le plan n'est pas indexé, cependant, il y a eu une variété d'augmentations ad hoc accordées aux pensionnés.

Selon ce régime, les obligations sont déterminées selon la méthode de répartition des prestations reflétant le montant estimatif des prestations futures pour les services rendus à ce jour. Les actifs du fonds de pension sont évalués à la valeur marchande courante. L'actif ou l'obligation au titre des prestations constituées, ainsi que les charges, sont déterminés annuellement par des actuaires indépendants, conformément aux normes actuarielles reconnues qui tiennent compte des meilleures estimations de la direction. La date de la dernière évaluation actuarielle aux fins de capitalisation est le 1<sup>er</sup> janvier 2006. La prochaine évaluation actuarielle aux fins de capitalisation sera le 1<sup>er</sup> janvier 2009.

#### Autres régimes

La Commission offre à ses employés à la retraite des avantages sociaux non liés à la pension, tels que l'assurance-vie de groupe, les soins de santé et l'assurance invalidité de longue durée par l'entremise de régimes à prestations déterminées. Les coûts associés à ces avantages sociaux futurs sont déterminés à l'aide d'une évaluation actuarielle, employant une méthode de répartition des prestations au prorata des services, et en fonction des hypothèses actuarielles. De plus, à titre d'employeur de catégorie 2 en vertu de la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail (CSPAAT), la Commission reconnaît les prestations de la CSPAAT en fonction de la comptabilité d'exercice en utilisant les calculs actuariels fournis par la CSPAAT pour les avantages en vigueur, les avantages non encore accordés et les coûts administratifs chargés.

Les charges liées et non liées aux régimes de retraite comprennent le coût des services courants, les intérêts, les ajustements provenant de modifications aux régimes et de changements d'hypothèses, ainsi que les écarts entre résultats et prévisions. Les écarts entre résultats et prévisions sont amortis selon la méthode linéaire en fonction de la durée moyenne des années de services prévues des employés couverts par le régime. Ces charges sont enregistrées dans l'exercice au cours duquel l'employé a rendu des services à la Commission (voir note 4).



Le 31 mars 2007

<b>Frais de développement</b>	La Commission a encouru certains frais se rapportant au développement d'un nouveau secteur d'activité (Services de remise à neuf). Les frais de développement sont passés en charge, à partir de l'exercice 2006-2007. Les frais de développement qui satisfont aux conditions généralement reconnus, y compris l'assurance raisonnable d'avantages futurs, sont reportés et amortis selon la méthode d'amortissement linéaire au prorata des unités complétées sur une période n'excédant pas cinq ans.
<b>Comptabilisation du revenu</b>	Les revenus du transport sont généralement comptabilisés lorsque la cargaison arrive à destination. Le transport interrégional est jugé complété une fois la marchandise remise au transporteur correspondant. Les revenus produits d'un contrat sont comptabilisés selon la méthode de l'achèvement des travaux. Les revenus d'autres sources, y compris les remboursements du gouvernement, sont comptabilisés dès qu'ils sont gagnés. Les ajustements des recettes provenant de l'interurbain sont comptabilisés lorsque ces montants peuvent être déterminés de façon raisonnable (voir note 8).
<b>Impôts sur le revenu</b>	À titre d'entreprise exploitée activement par la province de l'Ontario, la Commission et ses filiales en propriété exclusive sont exonérés de l'impôt sur le revenu. Par conséquent, ces états financiers ne présentent aucune provision pour impôts.
<b>Conversion des devises</b>	Les revenus et dépenses résultant des opérations conclues en monnaie étrangère sont convertis en dollars canadiens au taux de change en vigueur au moment de la transaction. Les gains ou pertes de change qui résultent de la conversion sont inclus dans la détermination du bénéfice net de l'exercice courant. Un gain de change se chiffrant à 470 000 \$ (697 000 \$ en 2005-2006) est inclus dans les revenus de ventes des services ferroviaires. Ce gain provient surtout des règlements de trafic ferroviaire entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.
<b>Utilisation d'estimations</b>	La préparation d'états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada, exige que la direction effectue des estimations et avance des hypothèses pouvant affecter les montants d'actifs, de passifs, de revenus et de dépenses précisés pendant la période de déclaration. Les résultats réels pourraient donc différer des montants estimés par la direction.
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse, les soldes en banque et dépôts à court terme dont l'échéance initiale est de moins de trois mois.

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2007

### 1. Frais de développement

	2007	2006
Frais de développement - début d'exercice	6,095,000 \$	- \$
Additions	-	6,095,000
Amortissement	446,000	-
Frais de développement - en fin d'exercice	5,649,000 \$	6,095,000 \$

### 2. Fonds d'autoassurance

La Commission adopte une politique d'autoassurance pour les dommages occasionnés par le déraillement du matériel roulant et pour les dommages causés à la cargaison. Les contributions annuelles versées à ce fonds d'autoassurance comprennent une prime de 100 000 \$, payée par la Commission, en plus des revenus d'intérêts sur placements gagnés sur l'actif de ce fonds. Les actifs du fonds comprennent de l'encaisse au montant de 2 066 000 \$ (6 120 000 \$ en 2006) plus 4 228 000 \$ débiteurs à la Commission (116 000 \$ payable à la Commission en 2006).

Périodiquement, la Commission emprunte des sommes du fonds pour son utilisation temporaire. La Commission paye de l'intérêt au Fonds au taux préférentiel bancaire diminué de 1,75 % sur ces emprunts temporaires.

### 3. Marge de crédit d'exploitation

La Commission détient présentement une marge de crédit d'exploitation de 8 000 000 \$ auprès de l'Office ontarien de financement (OOF), dont 8 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2007 (8 000 000 \$ au 31 mars 2006). La Commission dispose en plus d'une marge de crédit renouvelable de 7 000 000 \$ auprès de l'OOF. De ce montant, 7 000 000 \$ est utilisé au 31 mars 2007 (7 000 000 \$ au 31 mars 2006). Ces deux marges de crédit portent intérêt au taux d'emprunt en vigueur pour la province de l'Ontario, plus 25 points de base en fonction de la date de chacune des avances.

La Commission détient aussi une marge de crédit d'exploitation avec la Banque CIBC de 1 500 000 \$ qui est disponible pour des lettres de garantie et qui est garantie par les comptes débiteurs de la Commission. Au 31 mars 2007, deux lettres de garantie qui s'élèvent à 1 428 000 \$ (1 428 000 \$ en 2006) étaient émises avec une commission annuelle de renouvellement de 0,375 %.

Le 31 mars 2007

#### 4. Avantages sociaux futurs

La Commission agit en tant qu'administrateur de son régime de retraite contributif, lequel couvre tous les employés permanents. Les actifs du régime de retraite sont principalement constitués de titres négociables, d'immobiliers et d'obligations sociales et gouvernementales, lesquels sont placés par des investisseurs professionnels. La date de mesure annuelle du régime de retraite de la CTON est le 31 décembre.

La répartition cible du régime de retraite en pourcentages et en actif moyen au 31 mars 2007 et 31 mars 2006, par catégorie d'actif est comme suit :

	Cible	2007	2006
Fonds d'investissement – domestique	20 % - 30 %	25 %	33 %
– Foreign	8 % - 30 %	22 %	13 %
Titres de créances	35 % - 55 %	49 %	51 %
Immobiliers	0 % - 15 %	3 %	2 %
Court terme et autres	0 % - 15 %	1 %	1 %
Total		100 %	100 %

##### a. Actifs au titre des prestations constituées pour régime de retraite

	2007	2006
Obligations au titre des prestations constituées	495,452,000 \$	489,751,000 \$
Juste valeur des actifs du régime	510,034,000	485,045,000
<b>Surplus (déficit)</b>	<b>14,582,000</b>	<b>(4,706,000)</b>
<b>Actifs au titre des prestations constituées</b>		
- début d'exercice	77,278,000	80,076,000
Dépenses	(3,115,000)	(2,979,000)
Cotisations	180,000	181,000
<b>Actifs au titre des prestations constituées</b>		
- en fin d'exercice	<b>74,343,000 \$</b>	<b>77,278,000 \$</b>

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2007

### 4. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes (suite)

#### b. Obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes

	2007	2006
<b>Passif au titre des prestations constituées</b>		
- début d'exercice	56 369 000 \$	55 261 000 \$
Dépenses - non-CSPAAT	3 464 000	2 926 000
Dépenses - CSPAAT	75 000	137 000
Cotisations - non-CSPAAT	(1 939 000)	(1 955 000)
<b>Passif au titre des prestations constituées - en fin d'exercice</b>	<b>57 969 000 \$</b>	<b>56 369 000 \$</b>

Inclus dans l'obligation au titre des prestations constituées pour autres régimes sont des indemnités d'accident du travail se chiffrant à 11 306 000 \$ (11 231 000 \$ en 2006). Ce montant a été déterminé basé sur les calculs actuariels les plus récents fournis par la Commission de la sécurité professionnelle et de l'assurance contre les accidents du travail au 31 décembre 2006.

#### c. Composantes de la charge nette de retraite

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Coût des services rendus moins contributions des employés	9 470 000 \$	6 721 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	25 630 000	25 045 000
Rendement prévu des actifs du régime	(35 295 000)	(30 881 000)
Amortissement de l'obligation initial	197 000	197 000
Amortissement du coût des prestations au titre des services passés	1 195 000	1 153 000
Amortissement du gain actuariel net	1 918 000	744 000
	<b>3 115 000 \$</b>	<b>2 979 000 \$</b>

#### d. Composantes de la charge nette au titre des autres régimes

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
Coût des services rendus	1 001 000 \$	793 000 \$
Intérêts sur l'obligation au titre des prestations constituées	2 538 000	2 283 000
Amortissement du gain actuariel net	-	(13 000)
	<b>3 539 000 \$</b>	<b>3 063 000 \$</b>

#### e. Moyenne pondérée des hypothèses

Taux d'actualisation - régime de retraite	5,25	5,75
Taux d'actualisation - autres régimes	5,25	5,75
Taux de rendement à long terme des actifs du régime	7,50	7,50
Taux de croissance hypothétique de la rémunération	4,00	4,00
Taux d'augmentation des frais médicaux	4,50 % à 10,0 %	4,5 % à 10,0 %

Le 31 mars 2007

**5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition**

	2007	2006
a. Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,22 %, remboursable par versements mensuels de 30,000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er février 2005, pour une période de 15 ans.	3 415 000 \$	3 598 000 \$
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,64 %, remboursable par versements mensuels de 43,000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er mai 1998, pour une période de 10 ans.	541 000	1 012 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 5,60 %, remboursable par versements mensuels de 156 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1er janvier 2000, pour une période de 15 ans.	11 754 000	12 937 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 6,37 %, remboursable par versements mensuels de 109 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 <sup>er</sup> septembre 1999, pour une période de 15 ans.	7 748 000	8 543 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,717 %, remboursable par versements annuels de 1 681 000 \$ en capital et intérêts à compter du 31 mars 2007, pour une période de 4 ans.	6 000 000	6 000 000
Emprunt de l'Office ontarien de financement, portant intérêts au taux annuel de 4,90 %, remboursable par versements mensuels de 13 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 <sup>er</sup> février 2006, pour une période de 25 ans.	2 244 000	2 292 000
Avances de la Banque de Montréal sur un emprunt construction portant intérêts au taux préférentiel bancaire diminué de 0,75 %. La banque va faire des avances jusqu'à 6 000 000 \$ avant de convertir à un emprunt à terme, terme n'excédant pas 10 ans, portant intérêts au coût des fonds pour la banque majoré de 25 points de base. Garanties par les actifs d'Ontera.	250 000	-
Actif financé par le vendeur, ne portant aucun intérêt et remboursable sur 8 ans, conformément aux conditions du contrat d'achat à compter du 1 <sup>er</sup> décembre 2000.	326 000	466 000
	<b>32 278 000</b>	<b>34 848 000</b>
<b>Moins - portion courante</b>	<b>4 509 000</b>	<b>4 308 000</b>
	<b>27 769 000 \$</b>	<b>30 540 000 \$</b>



## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2007

### 5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

Les paiements exigibles au cours des cinq prochains exercices et par la suite s'élèvent à :

2007 - 2008	4 509 000 \$
2008 - 2009	4 420 000
2009 - 2010	4 230 000
2010 - 2011	4 178 000
2011 - 2012	2 945 000
Par la suite	11 996 000
	<u>32 278 000 \$</u>

	2007	2006
b. Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,93 %, remboursable par versements mensuels de 7 000 \$ en capital et intérêts à compter du 24 janvier 2006, pour une période de 4 ans.	211 000 \$	280 000 \$
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5 %, remboursable par versements mensuels de 10 000 \$ en capital et intérêts à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2006, pour une période de 3 ans.	219 000	334 000
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 10 %, remboursable par versements mensuels de 11 000 \$ en capital et intérêts à compter du 27 novembre 2005, pour une période de 2 ans.	73 000	198 000
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 7 %, remboursable par versements mensuels de 1 000 \$ en capital et intérêts à compter du 22 septembre 2006, pour une période de 5 ans.	65 000	-
Contrat de location-acquisition, portant intérêts au taux annuel de 5,5 %, remboursable par versements mensuels de 22 000 \$ en capital et intérêts à compter du 18 décembre 2004, pour une période de 2 ans.	-	1 285 000
	<u>568 000</u>	<u>2 097 000</u>
	<u>276 000</u>	<u>1 574 000</u>
Moins - portion courante	292 000 \$	523 000 \$

Le 31 mars 2007

#### 5. Dette à long terme et Obligation découlant de contrats de location-acquisition (suite)

Les paiements découlant de contrats de location-acquisition inclus ci-dessus s'élèvent à :

2007 - 2008	303 000 \$
2008 - 2009	217 000
2009 - 2010	76 000
2010 - 2011	13 000
2011 - 2012	6 000
	<hr/>
Palements minimums exigibles	615 000
Moins : montant représentant les intérêts	47 000
	<hr/>
Obligations découlant de contrats de location-acquisition	568 000 \$

#### 6. Revenus reportés

Inclus dans le poste des revenus reportés sont les deux montants significatifs suivants :

En 2004, la Commission s'est engagée dans un contrat de longue durée pour remettre à neuf des trains de banlieue. Selon les modalités du contrat, la Commission a reçu une avance de 4 030 000 \$ en 2005-2006 qui s'ajoutait au 2 627 000 \$ reçu en 2004 pour rembourser des coûts du contrat. Un montant de 3 961 000 \$ (5 723 000 \$ en 2005-2006) a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 866 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2008. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode de l'avancement des travaux. Au cours de 2006-2007, un montant de 1 762 000 \$ (750 000 \$ en 2005-2006) de cette avance a été constaté à titre de revenus.

Hydro One est entrée dans un accord de 20 ans pour l'utilisation des câbles de fibre optique de la Commission, qui expire en mars 2022. La valeur totale de l'accord est de 1 380 000 \$. Un montant de 1 104 000 \$ a été inclus dans les revenus reportés, dont 1 035 000 \$ qui se rapporte à des périodes après le 31 mars 2008. Le revenu reporté va être reconnu selon la méthode linéaire basée sur la durée de l'accord. Au cours de 2006-2007, un montant de 69 000 \$ (86 000 \$ en 2005-2006) a été constaté à titre de revenus.

#### 7. Remboursement du gouvernement

Conformément au protocole d'entente entre la Commission et le Ministère du Développement du Nord et des Mines, certaines opérations de la Commission ont été désignées non commerciales. La Commission et le Ministère ont conclu des ententes annuelles qui fixent le montant de la contribution que la province de l'Ontario fournira à chaque exercice. À compter de l'exercice 2002, le gouvernement provincial a commencé à dédommager entièrement pour les pertes encourues au sein du service de trains de passagers.

## Notes complémentaires aux états financiers consolidés

Le 31 mars 2007

### 7. Remboursement du gouvernement (suite)

En vertu de l'article 270 de la Loi sur les chemins de fer, une partie de la perte d'exploitation du service de trains de passagers entre North Bay et Toronto durant les jours de la semaine est remboursée par l'Office national des transports du Canada. Le gouvernement fédéral a révoqué la Loi sur les chemins de fer en 1996 et l'a remplacée par la Loi canadienne du transport. Un remboursement annuel de 2 500 000 \$ a été reçu jusqu'à l'expiration de l'entente le 31 mars 2007.

Les détails du remboursement du gouvernement sont les suivants :

	exercice terminé le 31 mars 2007	période de 15 mois terminée le 31 mars 2006
<b>De la province de l'Ontario :</b>		
Chemin de fer - Services aux passagers et succursale de Moosonee	16 051 000 \$	20 646 000 \$
Services maritimes (Moosonee)	49 000	229 000
	16 100 000	20 875 000
<b>De Transport Canada :</b>		
Opérations de la période en cours	2 500 000	3 125 000
	18 600 000 \$	24 000 000 \$

La Commission compte sur ces remboursements pour poursuivre ses opérations non commerciales.

### 8. Revenus de télécommunications

La division des télécommunications de la Commission a conclu une convention de trafic avec Bell Canada permettant des échanges de service entre ces deux entreprises et un règlement quant au trafic interurbain circulant sur les réseaux de ces deux entreprises. Les tarifs d'accès chargés par les exploitants de centraux urbains étaient basés sur une décision finale rendue par le CRTC en mars 2005. Les tarifs ne sont pas assujettis à des ajustements rétroactifs. Conformément aux conventions comptables de la Commission, tout ajustement des recettes ou des coûts, positif ou négatif, doit être comptabilisé durant l'exercice pendant lequel ils sont connus et estimables.

### 9. Revenus du transport de passagers

Conformément à la Loi sur le secteur du voyage, pour 2006-2007, les ventes aux détails brutes étaient de 547 000 \$ (226 000 \$ en 2005-2006) et les ventes en gros brutes étaient de 61 000 \$ (58 000 \$ en 2005-2006).

Le 31 mars 2007

---

## 10. Éventualités

### a. Actifs de Ontera

Durant les périodes comptables actuelles et précédentes, O.N.Tel Inc. (exploité à titre de Ontera) a subi des pertes d'exploitation. O.N.Tel Inc. a aussi subi des pertes de trésorerie durant la période comptable précédente (voir annexe 2). Pour remédier cette situation, la direction a développé un plan d'affaires qui exige un investissement significatif dans les immobilisations corporelles de Ontera avec un financement approprié connexe. Ce plan a été revu par un tiers conseil indépendant et approuvé officiellement par la Commission. La province a aussi approuvé le plan y compris l'investissement en capital sous-jacent. Des négociations sont en cours avec des divers bailleurs de fonds pour obtenir le financement nécessaire.

### b. Demandes en dommages

Certaines demandes en dommages et intérêts ont été déposées contre la Commission. Quoiqu'il en soit, ces dommages ne peuvent être estimés présentement. La Commission est de plus d'avis que ces réclamations pourraient être sans fondement ou qu'elles pourraient être couvertes au titre d'une assurance quelconque, une fois la franchise de 2 000 000 \$ appliquée. En cas de pertes, le montant serait imputé aux opérations une fois celui-ci établi.

En 1998, une réclamation de 3 000 000 \$ a été présentée à l'Agence nationale de transport en vue du remboursement partiel de la réduction de la valeur de l'actif en matériel ferroviaire voyageurs. La probabilité de réussite de cette réclamation demeure indéterminable et par conséquent, n'est pas comptabilisée dans ces états financiers.

### c. Déraillement

Le 30 mars 2007 un des trains de marchandises de la Commission a déraillé dans une zone éloignée du nord-est de l'Ontario. Le train transportait, en plus d'autres marchandises, des wagons d'acide sulfurique. Les coûts environnementaux et de nettoyage du déraillement ne sont pas estimables à la date d'impression des états financiers de la Commission et seront comptabilisés dans l'exercice prochain. Comme par le passé, ces coûts devraient être couverts par le Fonds d'autoassurance (note 2).

---

## 11. Engagements

La Commission a signé des contrats de location exploitation reliés principalement aux véhicules de transport ferroviaire, au matériel informatique, au matériel roulant et autres. La direction est d'avis que, dans l'ensemble, les frais annuels qui découlent de ces contrats de location exploitation n'affectent pas la Commission de façon significative.

La Commission est également liée par certaines ententes de sécurité d'emploi pour un nombre important de ses employés syndiqués.

---

**Le 31 mars 2007**

---

**12. Instruments financiers**

Les instruments financiers de la Commission sont composés de trésorerie et équivalents de trésorerie, de débiteurs, d'endettement bancaire, d'une marge de crédit d'exploitation, de créditeurs et de frais courus, de dette à long terme et d'obligation en vertu de contrats de location-acquisition. À moins d'avis contraire, la direction est d'avis que ces instruments financiers n'exposent nullement la Commission à des risques considérables sur le plan des taux d'intérêts, de change ou de crédit. Sauf indication contraire, les justes valeurs de ces instruments financiers correspondaient approximativement à leurs valeurs comptables.

---

**13. Contributions de la province de l'Ontario**

En mars 2005, l'Office ontarien de financement a dégagé la Commission de son obligation à rembourser un montant de 20 277 000 \$ de la marge de crédit d'exploitation. Ce montant fut reclassé au Placement de la province de l'Ontario.

---

**14. Transactions entre apparentés**

Au cours de la période, la Commission a facturé le Fonds de retraite contributif de la Commission la somme de 177 000 \$ (160 000 \$ en 2005-2006) en frais de soutien financier et administratif.

---

**15. Dépendance économique**

Au cours de 2006-2007, 35 % des recettes de la division des Services ferroviaires (38 % en 2005-2006) provenaient de trois clients majeurs.

---

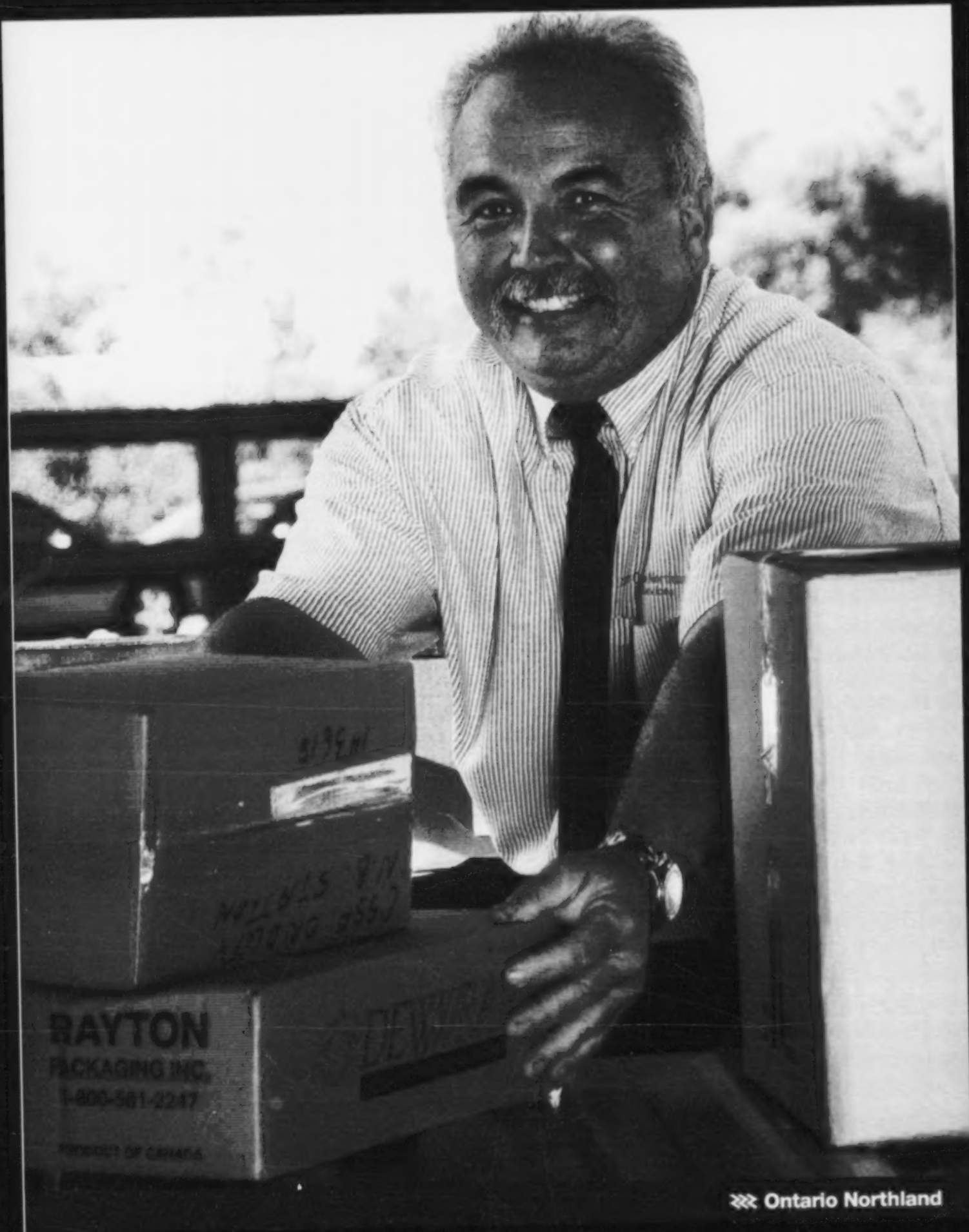
**16. Chiffres comparatifs**

La présentation de certains postes de l'exercice précédent a été modifiée en fonction de celle de l'exercice courant.

Sujet à un amendement à la Loi sur la Commission de transport Ontario Northland, la Commission a changé sa fin d'exercice du 31 décembre au 31 mars. Par conséquent, cette présentation couvre une période de quinze mois se terminant le 31 mars 2006.

---





Ontario Northland

